

D ů v o d y :

Jest souhlasiti s názorem nižších soudů, že jiskření z lokomotivy nebylo v souzeném případě příhodou v dopravě, poněvadž podle zjištěného stavu věci nebylo mimořádně veliké a zařízení k topení a dymnicové bylo shledáno v pořádku. Jest souhlasiti i s názorem odvolacího soudu, že ve zjištěné skutečnosti, že vlak byl obecnstvem přeplněn, takže cestující byli nuceni státi při jízdě na plošině, jest spatřováti úchylku od normálního, pravidelného provozu a tedy příhodu v dopravě (srovnej sb. n. s. čís. 6169 a 6955). Nelze však souhlasiti s právním názorem odvolacího soudu, že mezi touto událostí a poškozením žalobkyně jest příčinná souvislost. K zachování příčinné souvislosti jest při nárocích na náhradu škody zapotřebí, by se v řadě skutečností postupně ze sebe vyplývajících nevyskytlo t. zv. volné lidské jednání, totiž, by se, ať již poškozený sám, nebo třetí osoba nevsunuly do řady skutečností vedoucích ke škodnému výsledku. Dovolatelka neutrpěla podle vlastního tvrzení úraz tím, že vlak byl přeplněn a že stála za jízdy na plošině, nýbrž tím, že B-ová umístnila na plošině krabici s celuloidovými předměty, které chytily a žalobkyni popálily. V souzeném případě nebyla tedy skutečnost, že vlak byl přeplněn a že žalobkyně stála proti předpisu § 95 žel. provoz. ř. za jízdy na plošině, ačkoliv byla podle skutkového zjištění průvodčím upozorněna, by šla do vagonu, skutečností vedoucí ke škodnému výsledku. Ani jiskření z lokomotivy, které nebylo mimořádně značné, nevedlo ke škodnému výsledku, nebýti toho, že B-ová přinesla a umístnila na plošině krabici s celuloidovými hračkami, tedy s hořlavinou, kterou podle čl. 25 žel. př. ř. není cestujícím dovoleno bráti s sebou do vozu, a která podle § 12 žel. provoz. řádu je z dopravy osobním vlakem vyloučena, jež se však od jiskry z lokomotivy vznála a jejímiž plameny byla žalobkyně poškozena. Teprve z tohoto protiprávního, zakázaného činu B-ové, jemuž železniční zaměstnanci zabrániti nebyli s to, poněvadž podle skutkového zjištění prvního soudu zavazadlo patřilo cestující osobě, bylo ovázáno papírem a nebylo podle § 3 čl. 25 žel. přepr. ř. vážných důvodů k podezření, že byla porušena ustanovení §§ 1 a 2 čl. 25 žel. př. ř., vznikla škoda, teprve to vedlo ke škodnému výsledku. Poněvadž žalobkyni náleželo dokázati příhodu v dopravě a příčinnou souvislost mezi příhodou v dopravě, totiž tím, že žalobkyně jela v přeplněném vlaku na plošině, a jejím poškozením, t. j. že by se byl úraz nepříhodil, kdyby dovolatelka byla jela jen v přeplněném vozu na plošině, což prokázati se jí nepodařilo, nezbylo než dovolání žalovaného vyhověti a jak shora rozhodnouti.

Čís. 13524.

Vládní nařízení ze dne 26. června 1930, čís. 95 sb. z. a n., má moc zákona.

Odesílatel, jenž žádal za takový způsob celního řízení, jak ho předpisuje § 4 vl. nař. čís. 95/1930 sb. z. a n., jest povinen hraditi železnici veškeré výlohy spojené s prozkoumáním povahy mouky; k nim patří i zdržné.

Pro otázku platnosti vládního nařízení pro celní úkony a vybrání zdržného jest rozhodným den, kdy byly tyto úkony předsevzaty.

(Rozh. ze dne 11. května 1934, Rv I 1917/32.)

Firma C. v Budapešti zaslala dne 2. července 1930 a 9. července 1930 tuzemské firmě vagony cizozemské mouky, jež došly do stanice určení dne 7. července pokud se týče dne 12. července 1930. Firmě C. bylo předepsáno z těchto zásilek zdržné. Nárok na vrácení tohoto zdržného postoupila firma C. žalujícímu společenstvu, jehož žalobu proti dráze o vrácení zdržného procesní soud první stolice zamítl. **Důvody:** V souzeném případě byla odeslána a dráze ku přepravě odevzdána mouka, ohledně níž platí ustanovení vládního nařízení čís. 95 z roku 1930, před vydáním výnosu min. železnic ze dne 14. července 1930 čís. 32879 a výnos tento se proto na ni nevztahuje. Jest proto uvažovati, zda dráha na základě jiných ustanovení jest oprávněna vybírat zdržné ze zásilek, jichž týká se vládní nařízení čís. 95/1930 sb. z. a n. Toto vládní nařízení vydané na základě zákona ze dne 5. června 1930 čís. 72 sb. z. a n. a uveřejněné ve sbírce zákonů a nařízení má moc zákona. Podle ustanovení § 4 tohoto nařízení mouka dovezená z ciziny za účelem prodeje nebo živnostenského zpracování smí přejíti do volného oběhu v tuzemsku jen po předchozím zjištění, že není chemicky upravena, bílena. V druhém odstavci řečeného paragrafu předepsán je způsob, jak si celní úřad má počínati, a v odstavci třetím jak si má počínati výzkumný ústav. Toto vládní nařízení se sice výslovně o dráze nezmiňuje, ale s ohledem na ustanovení čl. 62 žel. př. ř. ve spojitosti s ustanoveními železničního celního řádu vychází na jevo, že jest povinností dráhy, by při výkonu zjišťování předepsaným postupem spolupůsobila. Podle § 2 žel. celního řádu čís. 168/27 je železnice povinna stanovit v pohraničních stanicích takové zdržení, jakého je třeba k výkonu celního řízení. K tomu cíli musí dráha oznámiti nádražnímu úřadu jízdní řád vlaků i jejich změnu, každou jízdu zvláštních vlaků a pod. Po příjezdu vlaku do stanic musí dráha nádražnímu celnímu úřadu odevzdati vlakový soupis vozů (§ 26 ž. c. ř.). Čl. 62 § 4 žel. př. ř. výslovně určuje, že za zdržení za příčinou provádění celních předpisů může železnice započítávati skladištné, stojné nebo zdržné. Vzhledem k ustanovení V. doplňku k čl. 62 § 4 žel. př. ř., který ustanovuje, že, bylo-li na návrh oprávněného zvoleno z několika celních řízení to, které nevede k nejrychlejšímu výsledku, vybere železnice za zdržení přes 48 hodin skladištné, stojné nebo zdržné, a že totéž platí, je-li třeba si vyžádati posudek neb úřední svolení k navrženému způsobu celního řízení, a dále vzhledem k tomu, že i článkem 15. mezinárodní úmluvy o přepravě zboží po železnicích uloženo jest dráze splnění předpisů celních, pokud zboží jest na cestě, byla dráha v daných případech oprávněna vybrati zdržné v souvislosti s ustanoveními a předpisy vládního nařízení čís. 95/1930 sb. z. a n. a podle čl. 62 § 4 s doplňujícím ustanovením. Nárok železnice na vybírání zdržného je proto odůvodněn i bez ohledu na výnos min. železnic čís. 32879 ze dne 14. července 1930. Výnos tento není výkladem ustanovení čl. 62 § 4 ž. př. ř., nýbrž jest výnosem, který vykládá nejen dráze, nýbrž i jejím smluvníkům postup, jež jest zachovati

při provádění předpisů vládního nařízení čís. 95/1930 sb. z. a n., a uvádí u veřejnou známost, že při provádění celního řízení předepsaného právě citovaným vládním nařízením, zdržení provozu se strany železnic má za následek předpisování a vybírání zdržného podle ustanovení čl. 62 § 4 ž. př. ř. a doplňku k němu. Železniční přepravní řád ze dne 17. července 1928 uveřejněn byl ve sbírce zákonů a nařízení pod čís. 144. Má tedy moc zákona. Podle čl. 3 žel. př. ř. může železnice vydávati doplňující ustanovení po schválení dozorčím úřadem, jímž jest ministerstvo železnic. Toto ministerstvo vydalo výnos čís. 32879 ze 14. července 1930 v mezích své působnosti podle svého organizačního statutu. Má tedy výnos tento moc zákona. Přísluší proto dráze v případech, o nichž se v žalobě jedná, a v jiných případech podobných právo na vybírání zdržného s ohledem na vládní nařízení čís. 95/1930 sb. z. a n. a na základě čl. 62 § 4 žel. př. ř. O d v o l a c í s o u d uznal podle žaloby. D ů v o d y: Žalovaná tvrdila, že železnice postupovala přesně podle předpisu čl. 62 § 4 s doplň. ust. V. k žel. př. ř., podle něhož jest železnice oprávněna vybrati zdržné, přesahuje-li zdržení 48 hodin a je-li potřeba vyžádati si posudek neb úřední svolení k navrženému způsobu celního řízení. Zapomíná však, že zasílatel zboží nepředepsal, jak žalovaná sama připouští, nepřípustný způsob plnění předpisů celních, jak cit. čl. 62 § 4 má na mysli, a z pouhé skutečnosti, že byla zaslána cizí mouka, která podléhá určitým celním machinacím, nelze dovoditi, že odesílatelka již tím, že požádala proclení cizí mouky, která jest podrobena přezkoumání podle vládního nař. čís. 95 z roku 1930, mlčky navrhla uvedený způsob celního řízení a podvolila se tím všem útratám z toho vzniklým, tedy i zdržnému. Nejde tedy v souzeném případě o navržený způsob proclení vůbec, tím méně o navržený nepřípustný způsob proclení, nýbrž jen o nově nařízený způsob proclení, který musel býti zachován a na který jako na novotu v tarifních předpisech nebylo pamatováno, ano nebylo ani známo, že kdy k nějakému ustanovení o zkoumání dovezené mouky dojde. Nelze proto ustanovení cit. čl. 62 § 4 přepr. ř. s odst. V. k žel. př. ř. násilně používat na souzený případ, ježto by to bylo contra rationem zákona (§ 6 obč. zák.). Vždyť čl. 67 § 6 žel. př. ř. má zásadu, že se odběrná lhůta staví mimo jiné řízením celním, pokud pro určité zboží tento řád nebo tarif neustanovuje jinak. To se však v době podání zásilek k dopravě nestalo.

N e j v y š š í s o u d obnovil rozsudek prvního soudu.

D ů v o d y:

Jest nesporno, že zásilky cizozemské mouky byly odeslány a dráze předány ku přepravě podle mezinárodních nákladních listů, v nichž se o způsobu proclení nečiní vůbec žádný návrh. Obě zásilky, jak zjištěno, došly do celních stanic 7. července 1930 a 12. července 1930, tedy již za platnosti vládního nařízení z 26. června 1930 čís. 95 sb. z. a n., které nabylo účinnosti dnem 6. července 1930. První soud správně dovodil, že toto vládní nařízení vydané na základě zákona ze dne 5. června 1930 čís. 72 sb. z. a n. má moc zákona a že podle ustanovení § 4 tohoto vládního nařízení smí mouka dovozem z celní ciziny za účelem prodeje nebo živnostenského zpracování přejíti do volného obchodu v tuzemsku jen

po předchozím zjištění, že není chemicky upravena, a že v odstavci (2) § 4 cit. nař. jest ustanovení, jak si celní úřad má počínati, a v odst. (3) § 4 cit. nař. jak si má počínati výzkumný ústav. Jest sice pravda, že ve vládním nařízení není ustanovení o právech a o povinnostech železnice v případě takové mezinárodně přepravované zásilky, ale toho nebylo třeba, poněvadž tu platí všeobecné předpisy železničního přepravního řádu a železničního celního řádu. Stanoví-li se v § 2 žel. cel. ř. čís. 168/27 sb. z. a n., že železniční podniky jsou povinny stanovit v pohraničních stanicích takové zdržení, jakého jest potřebí k výkonu celního řízení, a v § 2 čl. 62 žel. př. ř., že železnice splňuje předpisy celní, berní, finanční nebo policejní, pokud je zboží na cestě, a že má při tom povinnost speditéra, jest z toho zřejmo, že má i právo žádati náhradu všeho, co vynaložila za odesílatele na výlohách a nákladech nebo co k provedení obchodu nutně neb užitečně vynaložila (čl. 371 a 381 obchod. zák.). Odesílatel sice nepředepsal v nákladních listech nepřípustný způsob plnění celních předpisů, ani nenavrl z několika řízení celních to, které nevede k nejrychlejšímu výsledku, takže tu nejde o případ vybrání zdržného podle § 4 čl. 62 žel. př. ř. a doplňujícího ustanovení V. k tomuto § 4 čl. 62 žel. př. ř. (výnos min. železnic z 28. července 1928 čís. 33478). Než odesílatel, zastoupený železnicí, chtěje, aby se cizozemská mouka dostala do tuzemského volného oběhu, žádal za takový způsob celního řízení, jak ho předpisuje § 4 cit. vládn. nař. Tím se podrobil všem důsledkům z řízení toho vyplývajícím a musí podle § 4 odst. (4) cit. vládn. nař. veškeré výlohy spojené s prozkoumáním povahy mouky, k nimž patří i zdržné, železnici hraditi. Zásada § 6 čl. 67 žel. př. ř., že se lhůta odběrná staví mimo jiné celním nařízením, pokud pro určité zboží tento řád nebo tarif neustanovuje jinak, tu neplatí, poněvadž vládn. nař. čís. 95/30 sb. z. a n. jakožto lex specialis stanovilo pro tyto zvláštní případy přepravovaného zboží zvláštní předpisy. Poukazuje-li odpůrce dovolatelův v dovolací odpovědi k tomu, že pro něho není uvedené vládní nařízení rozhodující, poněvadž bylo vydáno 4. července 1930 a tedy nebylo v platnosti v době odeslání zboží, stačí k tomu poukázat, že pro otázku platnosti vládního nařízení pro celní úkony a vybrání zdržného jest rozhodným den, kdy tyto úkony byly předsevzaty, což se stalo po dojití zboží do celních stanic 7. července a 12. července, tedy již za platnosti vládního nařízení.

Čís. 13525.

Nekalá soutěž (zákon ze dne 15. července 1927, čís. 111 sb. z. a n.).

Pokud jde o nekalou soutěž, používala-li nová firma pro svůj podnik doporučení pro veřejnou obchodní společnost v likvidaci, třebas k tomu likvidatoři společnosti svolili.

(Rozh. ze dne 11. května 1934, Rv I 1925/32.)

Žalobce Emanuel P. a Jaroslav Č. utvořili veřejnou obchodní společnost, jež pod firmou P. a Č. vyráběla stroje. Společnost dnem 1. ledna 1930 likvidovala. Žalobce založil firmu E. P., továrna strojů a slévárna a syn Jaroslava Č-a ještě s jinými osobami založil veřejnou obchodní